Vergleich der Haftung des deutschen Spediteurs und des französischen Commissionnaire de transport.

Inaugural-Dissertation

welche

nebst den Thesen

mit

Genehmigung der hohen juristischen Fakultät der Universität Breslau

Mittwoch, den 2. August 1899, Mittags 12 Uhr

in der

Aula Leopoldina

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde

gegen die Herren Opponenten

Dr. Richard Schott, Privat-Dozent
Waldemar Jestel, Cand. jur.

öffentlich vertheidigen wird

Eugène Weber.

Breslau.

Druck von Grass, Barth & Comp. (W. Friedrich).

Vergleich der Haftung des deutschen Spediteurs und des französischen Commissionnaire de transport.

Inaugural-Dissertation

welche

nebst den Thesen

mit

Genehmigung der hohen juristischen Fakultät der Universität Breslau

Mittwoch, den 2. August 1899, Mittags 12 Uhr

in der

Aula Leopoldina

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde

gegen die Herren Opponenten

Dr. Richard Schott, Privat-Dozent

Waldemar Jestel, Cand. jur.

öffentlich vertheidigen wird

Eugène Weber.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Breslau.

Druck von Grass, Barth & Comp. (W. Friedrich).

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546309_0194

Meinen lieben Eltern

in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsverzeichniss.

§ 1. **I. Einleitung.**

Begriffe der nach beiden Rechten im Frachtverkehr thätigen Personen, insbesondere des Spediteurs und des Commissionnaire de transport.

II. Die Haftung.

A. Umfang der Haftung.

§ 2. 1. Wozu verpflichtet sich der Spediteur und der Commissionnaire de transport?

§ 3. 2. Haftung des gewöhnlichen Spediteurs und des Commissionnaire de transport.

3. Die besonderen Arten der Spediteure nach deutschem Recht.

§ 4. a. I. Ihre Haftung ist die des Frachtführers.

§ 5. II. Vergleich der Haftung des deutschen und französischen Frachtführers.

§ 6. b. Legislatorischer Grund dieser besonderen Haftung.

§ 7. c. Sind diese Abarten des Spediteurs wirkliche Spediteure oder Frachtführer?

4. Personen, welche dem Spediteur und dem Commissionnaire de transport in der Haftung ähnlich sind.

§ 8. a. Der erste Frachtführer und der Commissionnaire chargeur.

§ 9. b. Der Zwischenspediteur.

§ 10. **B. Ende der Haftung.**

§ 11. **C. Geltendmachung der Haftung.**

§ 12. **III. Schlusswort.**

Abkürzungen.

B. G. B.	= Bürgerliches Gesetzbuch.
C. c.	= Code civil.
C. d. C.	= Code de Commerce.
C. P. c.	= Code de Procédure.
D. 67. 1. 122.	= Dalloz (Répertoire) Jahr 1867, 1. Th., S. 122.
D. A.	= Dalloz alphabétique.
D. A. S.	= Dalloz alphebétique Supplément.
H. G. B.	= Handelsgesetzbuch.
S. 67. 1. 122.	= Sirey (Répertoire) Jahr 1867, 1. Th. S. 122.
Vo.	= verbo.

Ein Verzeichniss der Litteratur
befindet sich am Ende der Arbeit.

I. Einleitung.

§ 1.

Begriffe der nach beiden Rechten im Frachtverkehr thätigen Personen, insbesondere des Spediteurs und des Commissionnaire de transport.

Die Aufgabe, die ich mir gestellt habe, geht dahin, die Verschiedenheit der Haftung des deutschen Spediteurs und des französischen Commissionnaire de transport zu untersuchen.

Der deutsche Spediteur und der französische Commissionnaire de transport sind keine gleichen Begriffe. Um ihren Unterschied klar zu verstehen, müssen wir kurz auf die Stellung der verschiedenen Personen eingehen, welche in beiden Rechten im Transportgewerbe thätig sind.

Das deutsche Recht unterscheidet prinzipiell scharf zwischen Frachtführer und Spediteur. Frachtführer ist nach § 425 H. G. B.,

> „wer es gewerbsmässig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen."

Spediteur ist nach § 407 H. G. B.,

> „wer es gewerbsmässig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter

von Seeschiffen für Rechnung eines Anderen (des Versenders) in eigenem Namen zu besorgen."

Abgesehen von anderen hier nicht interessirenden Verschiedenheiten liegt also der Unterschied darin, dass der Frachtführer zusagt, die Beförderung der Güter auszuführen, während der Spediteur nicht die Ausführung verspricht, sondern nur, dass er die Güterbeförderung durch einen Frachtführer besorgen werde. Im Frachtgeschäft schliesst der Absender direkt mit dem Frachtführer einen Vertrag, dessen Gegenstand die Ausführung der Güterbeförderung ist. Im Speditionsgeschäft stehen der Absender, hier zum Unterschied „Versender" genannt, und der Frachtführer in keinem Vertragsverhältniss. Der Versender hat nur mit dem Spediteur kontrahirt. Gegenstand dieses Vertrages ist die Besorgung, das heisst nicht die Ausführung, sondern nur der Abschluss des Frachtgeschäfts. Demgemäss haftet der Spediteur dem Versender auch nicht für die Ausführung, sondern nur für die Besorgung. In Ausführung dieses ersten Vertrages schliesst der Spediteur, der jetzt der Absender ist, mit dem Frachtführer einen zweiten Vertrag. Der Frachtführer ist nur ihm gegenüber verpflichtet; denn der Spediteur hat mit ihm im eigenen Namen kontrahirt. Hat daher der Frachtführer seinen Vertrag nicht ordnungsmässig erfüllt, so hat der Versender keine direkten Ansprüche gegen ihn. Er muss entweder den Spediteur gegen ihn vorgehen lassen oder von dem Spediteur die Abtretung der Klagen verlangen.

Verschieden von dem Spediteur ist der Gütermakler, Frachtmakler oder Güterbestätter. Er schliesst ebenfalls mit dem Frachtführer Verträge ab für den Absender; aber er thut dies nicht im eigenen Namen, sondern stets im Namen des Absenders; folglich erwirbt er auch keine

Rechte gegen den Frachtführer, sondern nur sein Vollmachtgeber, der Absender.

Was das französische Recht anlangt, so ist hier scharf zu scheiden:

1. Commissionnaire de transport,
2. Entrepreneur de transport,
3. Voiturier.

Man verwechselt auch in Frankreich[1]) sehr leicht diese drei verschiedenen Begriffe, und zwar um so mehr, als die Geschäfte der genannten drei Personen oder auch nur die zweier Personen in der Hand nur einer Person vereinigt sein können und es auch häufig sind.

Das französische Gesetz hat keine Legaldefinition des Commissionnaire de transport, wie das deutsche Handelsgesetzbuch. Auch in der Theorie findet man weniger Definitionen als Schilderungen seiner Thätigkeit. So sagt Pouget: „Unter Commissionnaire de transport versteht man diejenige Person, welche im eigenen Namen oder im Namen des Absenders mit einem Entrepreneur oder Voiturier Verträge abschliesst, die den Transport von Waaren zum Inhalt haben.“[2])

Unter Entrepreneurs de transport versteht man die Personen, welche sich damit befassen, die Beförderung

---

[1]) Vgl. Pouget S. 11.

[2]) Pouget Bd. II. S. 10. No. 151.

Sarrut (S. 5) sagt: „Der Commissionnaire de transport hat mit dem Entrepreneur und Voiturier Verträge abzuschliessen, die den Transport der Waaren zum Inhalt haben, und diesen Personen die in Frage stehenden Waaren an dem vertragsmässig bestimmten Ort und Zeit entweder selbst oder durch seine Leute auszuliefern.“

Pardessus (Bd. II. No. 537) erklärt: „Die Commissionnaires de transport sind diejenigen Personen, welche die Waaren empfangen und sie den Voituriers oder Entrepreneurs übergeben, um sie durch diese Personen transportiren zu lassen.“

einer Sache durch ihre Angestellten ausführen zu lassen. Diese Angestellten heissen Voituriers, Fuhrleute.[1])

Die Verpflichtung des französischen Commissionnaire de transport ist aber eine weitaus grössere als die des deutschen Spediteurs; denn er haftet für die Ausführung des Transports. Bei der Berathung des alten deutschen H. G. B. war beantragt worden, dem Spediteur die Haftung des französischen Commissionnaire de transport, in den Protokollen des H. G. B. stets „entrepreneur" genannt, aufzuerlegen. Der Antrag wurde abgelehnt.

Ueber die Haftung haben wir unten eingehend zu handeln. Trotzdem müssen wir hier schon darauf hinweisen, dass diese Haftung kein Delcredere (ducroire) ist, sondern zu dem Begriff des französischen Commissionnaire de transport gehört. Sie wird zwar in der Litteratur häufig als ducroire bezeichnet, jedoch geschieht dies nur, weil sie ihr gleich ist und um sie durch diesen Vergleich mit dem wirklichen ducroire präzis zu bezeichnen und klarzumachen. Sie unterscheidet sich aber von dem ducroire wesentlich dadurch, dass sie dem Commissionnaire de transport kraft Gesetzes obliegt, (nicht aber dem Commissionnaire en général) und dass er für sie keine besondere Delkredereprovision (wie der Commissionnaire en général) fordern kann. Darum definirt Dalloz[2]) ganz

---

[1]) So Pouget S. 10.

Der eigentliche juristische Begriff und Gegensatz zu Commissionnaire ist Voiturier, und die Entrepreneurs unterstehen auch den von den Voituriers geltenden Regeln. So spricht z. B. art. 1785 Code civil von entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau und von entrepreneurs des roulages publics — beides in der section „des voituriers". Es ist jetzt aber der Ausdruck Entrepreneur gebräuchlicher als Voiturier.

[2]) D. A. S. Vo Commissionnaire No. 211.
D. A. cod. Vo. No. 398.

richtig den Commissionnaire de transport als die Person, „qui s'engage à remettre la chose en bon état au destinataire".

Er unterscheidet sich aber auch ganz bedeutend dadurch von dem deutschen Spediteur, dass er — wie aus den mitgetheilten Definitionen schon hervorgeht — nicht blos in eigenem, sondern auch in fremdem Namen handeln kann. Nach deutschem Recht ist es das Kennzeichen des Spediteurs und jeden anderen Kommissionärs, dass er in eigenem Namen den Vertrag abschliesst. Anders aber im französischen Recht. Diese Frage ist von grosser Wichtigkeit.

Nach französischem Recht ist der Commissionnaire de transport nur eine besondere Art des Commissionnaire en général. Wer ist Commissionnaire en général? Seine Definition findet sich unter dieser Ueberschrift in art. 94 Code de Commerce:

> Le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant.
>
> Les devoirs et les droits du commissionnaire qui agit au nom d'un commettant sont déterminés par le Code civil livre III titre XIII. (Du Mandat.)

Man könnte aus dem Absatz 1 dieses Artikels schliessen, dass nur der commissionnaire en son propre nom wirklicher Kommissionär wäre und dass der commissionnaire au nom d'autrui blos ein Mandatar wäre. Das ist aber nicht der Fall. Auch der Zweite ist und bleibt Commissionnaire. Der Ausdruck „commissionnaire" im zweiten Absatz hat denselben Sinn wie im ersten Absatz und ist nicht etwa versehentlich oder wegen Mangels eines anderen passenderen Ausdrucks gebraucht worden. Der jetzige art. 94 ist eine Verbindung der

alten art. 91 und 92, welche durch das Gesetz vom 23. Mai 1863 geschaffen worden ist. Es wäre also Gelegenheit vorhanden gewesen, einen falschen Ausdruck durch den besseren „mandataire" zu ersetzen.[1])

Dass der Name „Commissionnaire" für den Kommissionär in fremdem Namen von Bedeutung ist, ergiebt sich aus dem folgenden art. 95 C. d. C. Denn dieser giebt ausdrücklich jedem Kommissionär das wichtige, ihn kennzeichnende gesetzliche Pfandrecht (tout commissionnaire a le privilège . . .)[2])

Weitere Folgerungen sind, dass das Rechtsgeschäft ein Handelsgeschäft ist, dass es vor das Handelsgericht gehört und dass diesem Commissionnaire das handelsrechtliche Beweisrecht zusteht, also namentlich keine Schriftlichkeit bei Verträgen über 150 fr. gemäss art. 1341 C. c. erforderlich ist.

Die praktische Bedeutung der Bestimmung des Absatz 2 art. 94 betrifft also nur die Rechte und Pflichten, insbesondere die Haftpflicht, berührt aber nicht den Begriff.

Da die allgemeinen Bestimmungen des Commissionnaire en général[3]) bei der besonderen Art des Commissionnaire de transport Anwendung finden, so ist zweifellos nicht nur derjenige Commissionnaire de transport, welcher im

---

[1]) Dass dies richtig ist, ergiebt sich auch daraus, dass die Belgier, welche den deutschen Begriff des „Kommissionär" annehmen wollten, aus dem Code de commerce durch Gesetz vom 5. Mai 1872 diesen Absatz gestrichen haben. (Vgl. Le Jolis, Du Mandat et de la commission. Paris 1881. S 437.)

[2]) Le Jolis loc. cit. S. 437.

[3]) Sic: Lyon-Caen et Renault, Cours de Droit commercial Bd. II. N. 862 S. 461, D. A. S. Vo. Commissionnaire N. 110. S. 713.

eigenen Namen handelt, sondern auch derjenige, welcher im Namen Dritter thätig ist.[1])

Die allgemeinen Regeln der sect. II: „des commissionnaires en général" finden aber nur insoweit Anwendung, als ihnen nicht Spezialbestimmungen der sect. III: „des commissionnaires pour le transport" entgegenstehen. Während nun die sect. II die Haftpflicht des Commissionnaire en général nicht regelt, hat die sect. III ganz ausführliche Bestimmungen über die Haftung des Commissionnaire de transport. Diese Bestimmungen sind also Spezialbestimmungen; deshalb gelten sie für jeden Commissionnaire, für den en son propre nom und den au nom d'autrui. Letzterer hat somit nicht die leichte Haftung eines „mandataire", sondern die schwere eines Commissionnaire de transport.[2])

Das deutsche Recht hatte schon im alten Handelsgesetzbuch den Spediteur als besondere Rechtsfigur neben den Kommissionär gestellt. Kommissionär war nach seinem Art. 360,

> „wer gewerbsmässig in eigenem Namen für Rechnung eines Auftraggebers Handelsgeschäfte schliesst."

Da der Spediteur Frachtgeschäfte abschliesst und diese Handelsgeschäfte sind, so traf die Definition des Kommissionärs vollständig auf den Spediteur zu, und man stritt sich in der Theorie nur darum, ob der Spediteur als eine wahre Unterart des Kommissionärs anzusehen sei oder als eine Abart.

---

1) Sic: Ausdrücklich Pouget loc. cit. S. 10, S. 12. Lyon-Caen et Renault loc. cit. N. 861 S. 460. Siehe infra.

2) Dies wird als etwas Selbstverständliches in der französischen Litteratur nie erwähnt. Herr Lyon-Caen bestätigte es dem Verfasser auf eine private Anfrage hin.

Dieser Streit ist durch das neue Handelsgesetzbuch erledigt; denn dieses hat nicht mehr den allgemeinen Begriff des Kommissionärs. Es bezeichnet mit diesem technischen Namen nur noch den Einkaufs- und Verkaufs-Kommissionär, welcher auch bisher schon der weitaus am häufigsten vorkommende Kommissionär war. Nach seinem § 383 ist Kommissionär nur noch,[1])

> wer es gewerbsmässig übernimmt, Waaren oder Werthpapiere für Rechnung eines Anderen im eigenen Namen zu kaufen oder zu verkaufen."

Mithin kann der Spediteur nicht mehr als Unterart oder Abart des Kommissionärs betrachtet werden. Sie sind vom Standpunkt des Gesetzes aus jetzt zwei selbstständig neben einander stehende Rechtsfiguren. Beide sind jetzt Unterarten des alten Kommissionärbegriffs, dessen man in der Theorie wohl nicht wird entbehren können.

---

[1]) Jedoch finden nach § 406 H. G. B. die für den Kommissionär geltenden Bestimmungen auch Anwendung, wenn er andere Geschäfte als Kauf und Verkauf abschliesst.

II. Die Haftung.

A. Umfang der Haftung.

§ 2.

1. Wozu verpflichtet sich der Spediteur und der Commissionnaire de transport.

Nach § 408 H. G. B. hat der Spediteur „die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen.“ Es ist dies inhaltlich dieselbe Verpflichtung, die er nach Art. 380 des alten Handelsgesetzbuchs hatte.[1])

Der Spediteur hat die „Versendung“ der Güter auszuführen. „Versendung“ ist gerade so wie „Versender“ und „Absender“ ein juristisch-technischer Begriff des Handelsgesetzbuchs und steht im Gegensatz zu der „Beförderung“. Der Spediteur hat nicht die Beförderung, den thatsächlichen Transport auszuführen. Das ist Sache des Frachtführers. Der Spediteur hat vielmehr nur alles das zu thun, was geschehen muss, damit die thatsächliche

---

[1]) Dieser Artikel lautete: „Der Spediteur haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei der Empfangnahme und Aufbewahrung des Gutes, bei der Wahl der Frachtführer, Schiffer oder Zwischenspediteure und überhaupt bei der Ausführung der von ihm übernommenen Versendung der Güter entsteht.

Beförderung ihren sachgemässen Anfang und Fortgang nehme. Er hat vor Allem die geeigneten Frachtführer auszuwählen und mit ihnen die Frachtverträge abzuschliessen, und zwar so, wie es dem Interesse des Versenders entspricht; d. h. er soll ihnen weder eine übermässige Fracht zahlen, noch soll er ohne Rücksicht auf die Zuverlässigkeit gerade den billigsten wählen. Er soll dem Frachtführer, falls nöthig, den Weg vorschreiben und die Zwischenspediteure auswählen. Auch muss er die ihm von dem Versender übersandten oder von ihm bei diesem abgeholten Güter so lange lagern, bis der Frachtführer seine Reise antritt oder sie übernimmt, und muss sie nöthigenfalls sachgemäss verpacken.

Für alle diese Verpflichtungen haftet der Spediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns. Darüber hinaus geht jedoch seine Haftung nicht. Er leistet dem Versender keine Gewähr dafür, dass der Frachtführer den Frachtvertrag wirklich erfüllt und die Beförderung thatsächlich ausführt.

Der französische Commissionnaire de transport hat zunächst dieselben Verpflichtungen wie der Spediteur. Auch er hat zunächst die Sorge für die Versendung und ist demgemäss verpflichtet, die Güter aufzubewahren, die Frachtführer und Zwischenspediteure auszuwählen und dergl. Aber er hat auch darüber hinausgehende Verpflichtungen. Seine Haftung erstreckt sich sogar auf die Beförderung der Güter. „Il est garant de l'arrivée des marchandises...", sagt der art. 97 C. d. C. Mit anderen Worten: er steht dem Versender dafür ein, dass der Voiturier oder Entrepreneur seinen Frachtvertrag erfüllt, dass die Sachen dem Empfänger in gutem Zustande rechtzeitig ausgehändigt werden.

Diese Art der Haftung des Commissionnaire de transport ist merkwürdig; denn sie folgt nicht logisch aus dem all-

gemeinen Kommissionärbegriff. Die Aufgabe jedes Kommissionärs ist nur der, die Geschäfte zwischen verschiedenen Personen zu vermitteln, und zwar — wie es in solchen Fällen das Bedürfniss des Handels erheischt — in der Form der indirekten Stellvertretung, also dadurch, dass er in eigenem Namen den Vertrag abschliesst. Er verpflichtet sich aber niemals, das Geschäft auch selbst auszuführen. Darum würde er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen auch nur für seine vermittelnde Thätigkeit, nicht aber für die ausführende Thätigkeit der dritten Person einzustehen haben.

Die Haftung des deutschen Spediteurs entspricht logisch dem Kommissionärbegriff; denn er haftet nicht für die Ausführung. Trotzdem also das deutsche Recht die besondere Person des Spediteurs aufgestellt hat, fällt dieser weit mehr unter den allgemeinen theoretischen Begriff des Kommissionärs, als die französische, dieselben ökonomischen Funktionen verrichtende Person.

Woraus sich diese Abweichung des französischen Rechts erklärt, werden wir unten sehen.

§ 3.

Haftung des gewöhnlichen Spediteurs und des Commissionnaire de transport.

I. Der deutsche Spediteur.

Der deutsche gewöhnliche Spediteur[1]) haftet nur für die Versendung und nicht für die Ausführung des Transports, und er haftet mit der Sorgfalt eines ordentlichen

[1]) Ausnahmsweise haftet er wie ein Frachtführer.

Kaufmanns. Der Begriff der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bedarf keiner eingehenden Erläuterung. Sie ist grösser als die Sorgfalt in „eigenen Angelegenheiten". Wie Burchard mit Recht ausführt, sind auf seine Haftung die Grundsätze des römischen Rechts über den artifex anzuwenden.[1]) Die Spedition hat sich zu einem besonderen Handelszweige herausgebildet. Sie verlangt besondere Kenntnisse bezüglich der Art und Weise der Beförderung, der Aufbewahrung der Waaren, der Kosten, der Zollformalitäten u. s. w. Die Dienstleistungen, welche von einem Spediteur erwartet und verlangt werden, kann nicht jeder Beliebige ohne weiteres leisten. Der Spediteur macht vielmehr aus der Verwerthung der ihm speziell innewohnenden Kenntnisse und Fähigkeiten ein Gewerbe. Natürlich geht die Haftung nicht über das Mittelmaass an Kenntnissen und Fähigkeiten hinaus, und es sind dabei die lokalen Verhältnisse zu berücksichtigen.

Für die Handlungen dritter Personen hat der Spediteur nicht einzustehen mit Ausnahme seiner Angestellten. Für diese haftet er nach den gewöhnlichen Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

II. Der Commissionnaire de transport.

Ganz anders als die Haftung des deutschen Spediteurs ist die des französischen Commissionnaire. Er haftet nicht blos für die Versendung, sondern auch für die Ausführung des Transports,[2]) und zwar haftet er dafür in demselben Umfange wie der von ihm bestellte Voiturier oder Entrepreneur.

---

[1]) Burchard S. 124.

[2]) Vergl. Bluntschli-Dahn, Deutsches Privatrecht. 3. Auflage. § 158, Z. 3.

Nach art. 97 C. d. C., welcher lautet:

„Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture hors les cas de la force majeure légalement constatée,"

haftet er für die rechtzeitige Ablieferung der Waaren innerhalb der im Frachtbrief bestimmten Frist, und nach art. 98 C. d. C.:

„Il est garant des avaries ou perte de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure,"

haftet er für Verlust und Beschädigung der Frachtgüter. Dieselbe Haftung hat der Voiturier nach art. 103, 104 C. d. C.

Für dritte Personen, mögen es Angestellte oder Andere sein, haften beide unbeschränkt. Der Commissionnaire haftet sogar nach art. 99 C. d. C., der lautet:

„Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises,"

für die von ihm gewählten Zwischenspediteure.

Die Grenzen der Haftung beider Personen sind sonach im Gesetz fest bestimmt. Die einzige Grenze, die es giebt, ist die höhere Gewalt, la force majeure. Der Begriff der höheren Gewalt macht im französischen Recht dieselben Schwierigkeiten wie im deutschen. Es ist jedoch nicht unsere Aufgabe, auf diesen bekannten Streit einzugehen.[1])

Unwillkürlich fragt man sich bei dieser vollständigen Gleichheit der Haftung, ob es im französischen Recht überhaupt einen Unterschied zwischen Commissionnaire

---

1) Vgl. hierüber die Einleitung von Seligman, dem französischen Uebersetzer des Werkes von Exner, S. 3 ff.

de transport und Voiturier gäbe. Denn es scheint ja vollständig einerlei zu sein, ob man die Güter direct einem Voiturier bezw. Entrepreneur oder einem Commissionnaire zur Beförderung übergiebt. Ein Unterschied zwischen beiden ist aber doch vorhanden, und zwar liegt er darin, dass der Commissionnaire auf dem Vertragswege seine Haftung beschränken kann, der Voiturier oder Entrepreneur aber nicht. Der Commissionnaire de transport haftet für dritte Personen, und deshalb kann er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen seine Haftung ausschliessen. Ausserdem ist dies für ihn durch den art. 98 C. d. C.:

„Il est garant...., s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture....“

ausdrücklich bestimmt.

Der Voiturier dagegen kann nach der französischen Praxis (jurisprudence) und nach der in der Theorie herrschenden Meinung seine Haftung in keiner Weise vertraglich beschränken, weil eine solche Einschränkung gegen die öffentliche Ordnung (ordre public) verstossen und die Nachlässigkeit befördern würde.[1])

---

[1]) So D. A. S. Vo: Commissionnaire § V: Du cas où le Commissionnaire de transport ou voiturier peut convenir qu'il ne sera pas garant de ses faits ou de ceux de ses agents. — De Courcy, Questions de Droit maritime. 2. série S. 75 u. ff. — Revue critique de Législation et de Jurisprudence. 1880. S. 755 und 756 — D. A. Vo. Droit maritime No. 985 — D. 69. 1. 92 (neun Urtheile) — D. 77. 2. 68—69. — D. 77. 1. 449. — D. 78. 1. 479. — D. 78. 1. 349. — D. 82. 2. 213. — D. 84. 1. 121. —

Dagegen Desjardins, Traité de Droit commercial et maritime. — Boistel, Cours de Droit commercial No. 1184. — Verne de Bachelar, de la responsabilité des Chemins de fer en matière de transport. No. 78 und ff.

Nach deutschem Recht kann der Spediteur und der Frachtführer, mit Ausnahme der Eisenbahn, seine Haftung auf dem Vertragswege einschränken. Vgl. Art. 2 E. G. zum H. G. B., §§ 276, 278 B. G. B., § 471 H. G. B.

3. Die besonderen Arten der Spediteure nach deutschem Recht.

§ 4.

a. I. Ihre Haftung ist die des Frachtführers.

Das deutsche Recht kennt eine besondere Haftung des Spediteurs in drei Fällen:

1. der Spediteur, welcher die Beförderung des Gutes selbst ausführt, § 412 H. G. B.;
2. der Spediteur, welcher sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat, § 413 Abs. 1 H. G. B.;
3. der Spediteur, welcher die Versendung in einer sogenannten Sammelladung auf Grund eines für seine Rechnung geschlossenen Frachtvertrages übernimmt, § 413 Abs. 2 H. G. B.

In allen diesen Fällen hat der Spediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers;[1]) er haftet somit nicht wie der gewöhnliche Spediteur, sondern wie ein Frachtführer.

---

[1]) Nach Cosack S. 483 Abs. 3 tritt die strenge Haftung des Frachtführers als Delcrederehaftung bei dem Spediteur auch dann ein, wenn der Spediteur dem Versender den Abschluss des Frachtvertrages anzeigt, ohne den Namen des Frachtführers anzugeben. Es soll dies daraus folgen, dass für die Spedition die allgemeinen Regeln der Kommission nach § 407 Abs. 2 H. G. B. gelten und auf den Kommissionär nach § 384 H. G. B. der analoge Satz Anwendung findet. Wir schliessen uns der Ansicht Cosack's nicht an, weil wir diese Regel für keine allgemeine halten. Sie galt im alten H. G. B. nach Art. 376 Abs. 3 nur für den Einkaufs- und Verkaufskommissionär. Das weist darauf hin, dass sie auch im neuen H. G. B. nur für diesen gelten kann und nicht für den Spediteur.

Das französische Recht kennt auch diese drei Arten. Jeder Commissionnaire de transport kann die Beförderung der Güter selbst ausführen. Der Spediteur, welcher sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Transportkosten geeinigt hat, heisst Commissionnaire à forfait, und der Spediteur einer Sammelladung heisst Commissionnaire groupeur.

Aber diese drei Arten sind keine besonderen Abarten des Commissionnaire de transport, sondern nur Modalitäten, Erscheinungsformen desselben. Sie unterscheiden sich von dem gewöhnlichen Commissionnaire de transport nur durch die Art, wie sie den Entgelt für ihre Leistung empfangen. Sie sind ebenso, wie im deutschen Recht, nicht auf die Provision (französisch commission genannt) angewiesen, sondern können ihr Entgelt auf beliebige andere Weise berechnen. Davon abgesehen stehen sie aber dem gewöhnlichen Commissionnaire de transport vollständig gleich, und sie können sich auch von ihm gar nicht unterscheiden, weil jeder Commissionnaire schon die weitgehende, dem Frachtführer gleiche Haftung hat. Was also in Frankreich als Regel gilt, das gilt in Deutschland als Ausnahme.

Es fragt sich nun weiter, ob wenigstens in diesen Fällen die Haftpflicht des deutschen Spediteurs der Haftpflicht des französischen Commissionnaire de transport gleich ist. Diese Frage läuft auf eine Vergleichung der Haftung des französischen und deutschen Frachtführers hinaus.

§ 5.

a. II. Vergleich der Haftung des deutschen und französischen Frachtführers.

Da der deutsche Frachtführer nach dem neuen Handelsgesetzbuch eine andere Haftpflicht haben

wird, als im bisherigen Recht, müssen wir die Darstellung trennen:

1. Nach dem alten Handelsgesetzbuch.

a. Nach deutschem und französischem Recht haftet der Frachtführer für Beschädigung und Verlust der Frachtgüter ohne Unterschied in allen Fällen mit Ausnahme der höheren Gewalt. Das bestimmen Art. 395 H. G. B. und art. 103 C. d. C. Dass die Frachtführer in beiden Rechten nach denselben Artikeln nicht für Verlust oder Beschädigung des Gutes haften, die aus seiner natürlichen Beschaffenheit (vice propre) entstehen, versteht sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen von selbst. Das Gleiche gilt von dem im deutschen Handelsgesetzbuch besonders benannten Schaden in Folge äusserlich nicht erkennbarer Mängel der Verpackung.

Ein Unterschied zwischen dem französischen und deutschen Recht besteht jedoch insofern, als der Frachtführer bei Verlust oder Beschädigung nur den gemeinen Handelswerth zu ersetzen hat (Art. 396 H. G. B.) und nicht den Werth, welchen die Waare gerade für den Absender hat. Diese Beschränkung hat das französische Recht nicht. Nach ihm hat der Frachtführer dem Versender den vollen, aus den besonderen Umständen sich ergebenden Schaden zu ersetzen.[1])

Ein fernerer Unterschied vom französischen Recht ist es, dass der deutsche Frachtführer für Verlust und Beschädigung von Kostbarkeiten, Gold und Werthpapieren nur haftet, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben worden ist. Art. 395 H. G. B.

---

[1]) Galopin No. 38, S. 80 ff. Er haftet also auch für lucrum cessans auf Grund des art. 1382 C. c.

Das französische Recht kennt diese Beschränkung ebenfalls nicht.

b. Die Haftung für verspätete Ablieferung ist in beiden Rechten verschieden. Nach art. 104 C. d. C. haftet der Voiturier auch hierfür bis zur höheren Gewalt. Nach deutschem Recht (Art. 397 H. G. B.) dagegen steht der Frachtführer für die rechtzeitige Ablieferung nur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers ein.

c. Die Haftung für dritte Personen ist in beiden Rechten die gleiche. Der Frachtführer haftet unbeschränkt für sie ohne Rücksicht darauf, ob sie ein Verschulden trifft oder nicht.

2. Nach dem neuen Handelsgesetzbuch.

Nach dem von 1900 ab geltenden Handelsrechte ist der Unterschied zwischen dem deutschen und französischen Frachtführer noch grösser. Denn der deutsche Frachtführer haftet nach § 429 H. G. B. nicht blos für die verspätete Ablieferung, sondern auch für Verlust und Beschädigung nur noch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, also nicht mehr bis zur höheren Gewalt.

Die Beschränkung der Haftung bei Verlust oder Beschädigung von Kostbarkeiten, Geld und Werthpapieren ist dieselbe geblieben und noch durch die besondere Benennung von Kunstgegenständen vermehrt worden. Auch ist die Haftung nur für den gemeinen Handelswerth beibehalten worden.[1])

---

[1]) Cosack weist mit Recht darauf hin, dass diese Bestimmung im alten Handelsgesetzbuch einen guten Sinn hatte, weil der Frachtführer nach ihm auch dann haftete, wenn er schuldlos war. Jetzt aber haftet der Frachtführer wie jeder andere Schuldner, und man fragt sich vergeblich: Wie kommt er dazu, in dem Umfange seiner Haftung

Der Unterschied ist aber noch dadurch vergrössert worden, dass der Frachtführer jetzt nicht mehr einsteht für alle, auch die schuldlosen, Handlungen seiner Angestellten und anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, sondern nur noch für ihre schuldhaften Handlungen.

Das Ergebniss dieser Betrachtung ist demnach, dass der deutsche Spediteur stets eine geringere Haftung als der französische Commissionnaire de transport hat. Denn wenn auch das deutsche Recht in den besonderen Fällen der Selbstausführung der Beförderung, der Spedition mit fixen Spesen und der Sammelladung den Spediteur nach dem französischen Prinzip behandelt und ihn dem Frachtführer hinsichtlich der Haftung gleichstellt, so bewirken doch die positiven Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs eine Verschiedenheit zwischen dem französischen und deutschen Spediteur.

§ 6.

b. Legislatorischer Grund dieser besonderen Haftung.

1. Dass der Spediteur, welcher von dem ihm nach § 412 H. G. B. zustehenden Rechte des Selbsteintritts Gebrauch macht und die Beförderung des Gutes selbst

---

vor allen anderen Schuldnern bevorzugt zu werden? In der Denkschrift, bemerkt er mit Recht, sucht man vergeblich auch nur die Andeutung einer Antwort auf diese Frage. Cosack S. 442.

Vielleicht löst sich das Räthsel durch die Erwägung, dass die grössten Frachtführer in Deutschland die deutschen Staaten als Eigenthümer der Staatsbahnen sind und sonach die Erleichterung im fiskalischen Interesse lag.

ausführt, die gleiche Haftung wie ein Frachtführer haben muss, ergiebt sich aus der Natur der Sache. Er ist thatsächlich Frachtführer, darum muss er wie dieser haften.

2. Der Spediteur „mit fixen Spesen“ (commissionnaire à forfait) hat eine andere Stellung wie der gewöhnliche Spediteur. Während der gewöhnliche Spediteur es unternimmt, Güterversendungen im eigenen Namen durch Frachtführer für Rechnung eines Anderen zu besorgen, tritt in diesem Falle der Spediteur selbst als persönlicher Interessent in den Transportvertrag ein, da er berechtigt ist, die Ersparniss beim Transport der Waaren für sich zu behalten. Er bekommt also nicht nur einen Lohn für seine Thätigkeit wie der gewöhnliche Spediteur, sondern er macht auch durch billigeren Transport für sich einen besonderen Gewinn an der Fracht selbst; er spekulirt auf die Billigkeit der Fracht. Nun aber würde sich bei dieser Spekulation auf Gewinn der Spediteur in diesem Falle lediglich durch seine Interessen leiten lassen und es würde nur allzuleicht die Gefahr heraufbeschworen werden, dass derselbe die Interessen des Auftraggebers nicht so wahren würde, wie es der gewöhnliche Spediteur thut, der keinen Gewinn machen kann.[1]) Es könnte dadurch dem Absender leicht ein Schaden entstehen. Um nun dieser entstehenden Interessenkollision vorzubeugen, bedurfte es seitens des deutschen Handelsgesetzbuches der strengeren Haftung dieses Spediteurs, und zwar der des Frachtführers. Der Spediteur mit fixen Spesen hat ein weiteres Recht, dem auch eine weitere Pflicht naturgemäss gegenübertreten muss.

---

[1]) Protokolle S. 775 ff.

Code de commerce allemand traduit par Dietz, Lyon-Caen etc. mb. § 380.

Im französischen Recht dagegen ist die Haftpflicht des Commissionnaire à forfait unverändert geblieben, weil seine Stellung durchaus keine andere ist als die des gewöhnlichen Commissionnaire de transport und weil auch die Haftung naturgemäss nicht mehr grösser werden kann.

3. Dieselben Gründe sprechen bei dem Sammellader (commissionnaire groupeur) für eine Erschwerung der Haftpflicht. Er ist nicht selbstausführender Frachtführer; denn er schliesst mit einem Dritten einen Frachtvertrag.[1]) Nur ist dieser Frachtvertrag nicht auf den Transport bestimmter Güter gerichtet, sondern auf den Transport desjenigen Quantums von Gütern, welches mit den betreffenden Transportmitteln ordnungsmässig befördert werden kann. Solche Gesammttransporte, z. B. ein ganzer Eisenbahnwagen, sind aber billiger als die Beförderung einzelner Güter. Es wäre nun unbillig, die auf die einzelnen zusammengeladenen Güter fallende Frachtersparniss lediglich dem Absender zukommen zu lassen; denn der Spediteur hat doch die Mühe des Sammelns der Aufträge gehabt. Darum kann der Spediteur nach § 413 a. E. H. G. B. die Frachtersparniss für sich in Anspruch nehmen. Ausserdem aber hat er keine Provision mehr zu fordern. Es ergiebt sich somit für den Versender dieselbe Gefahr wie bei dem Spediteur mit fixen Spesen. Der Spediteur hat eine zu freie Stellung und könnte, um möglichst viel Fracht zu sparen, mit unsicheren Frachtführern den Frachtvertrag abschliessen. Um dieser eventuellen Schädigung des Versenders vorzubeugen, muss auch der Sammellader die gleiche Haftung wie der Frachtführer tragen.

---

[1]) Hahn zu Art. 338.

§ 7.

c. Sind diese Abarten des Spediteurs wirkliche Spediteure oder Frachtführer?

Die Vergleichung dieser im deutschen Recht besonderen Spediteurarten mit dem französischen Commissionnaire führt uns zu der interessanten Frage, ob diese besonderen Spediteure juristisch auch als Spediteure zu betrachten oder ob sie Frachtführer sind.

Bei dem Spediteur, der den Selbsteintritt wählt und die Beförderung ausführt, kann kein Zweifel sein. Er ist zugleich beides, Frachtführer und Spediteur, nach den positiven gesetzlichen Bestimmungen des alten und neuen Handelsgesetzbuchs (Art. 385, § 412), und er hat daher sowohl Fracht wie Provision zu verlangen.

Zweifelhaft ist es bei dem Sammellader und dem Spediteur mit fixen Spesen.

Schon bei der Berathung des alten Handelsgesetzbuchs[1]) ist viel darüber gestritten worden, ob hier ein Speditions- oder ein Frachtgeschäft vorliege oder eine Zwischenbildung. Eine Einigung hat nicht stattgefunden. In der Folgezeit ist schliesslich die Meinung durchgedrungen, dass der Spediteur auch in diesen besonderen Fällen stets Spediteur bleibe und nur die Garantie, das Delcredere, für seine Mittelspersonen übernehme.[2]) Nach der Denkschrift zum Entwurf des neuen Handelsgesetzbuchs[3]) sollen

---

[1]) Protokolle S. 766 ff., S. 775 ff.

[2]) So Hahn, Makower und Staub zu Art. 383. Ebenso R. O. H. G. Bd. 16, S. 377.

[3]) Denkschrift S. 246.

Vereinbarungen dieser Art überhaupt nicht mehr als eine Spedition, sondern als Frachtgeschäft gelten, sodass den Spediteur die unmittelbare Verpflichtung für die Ausführung des Transports trifft. Diese Regel soll zur Vereinfachung dienen und gerechtfertigt sein, da es der Natur der Sache entspricht, dass derjenige, welcher sich eine bestimmte Vergütung für eine Leistung ausbedingt, auch eine selbstständige Verpflichtung bezüglich der Ausführung der Leistung zu übernehmen hat. Eine solche Vereinbarung werde sich an einem Frachtvertrage, dessen Ausführung der Frachtführer mittelst Abschlusses von Unterfrachtverträgen bewirken muss, äusserlich auch kaum unterscheiden lassen.

Für diese Meinung spricht allerdings der Ausdruck des Gesetzes, dass er „ausschliesslich“ die Rechte und Pflichten des Frachtführers haben soll und dass er insbesondere im Gegensatz zu dem selbstausführenden Spediteur keine Provision verlangen kann. Aber ihn deswegen juristisch als Frachtführer zu bezeichnen, läuft doch nur auf eine Fiktion hinaus. Er hat nicht dieselbe Aufgabe wie der Frachtführer. Dieser hat den Transport auszuführen. Der Spediteur aber hat auch bei der Sammelladung und bei fixen Spesen niemals den Transport auszuführen, sondern nur ihn zu besorgen. Mag er dem Frachtführer auch noch so sehr in der Haftpflicht und in dem Entgelt gleichgestellt werden, er wird niemals unter den gesetzlichen Begriff des Frachtführers nach § 425 H. G. B. fallen, denn das Wesen beider Verträge liegt in dem Unterschied von Ausführung und Besorgung, nicht aber von Frachtgeld und Provision und nicht in der Haftpflicht.

Man beruft sich ferner darauf, dass er dem ersten Frachtführer ähnlich sei, der sich weiterer Unterfracht-

führer bedienen muss. Aber dieser erste Frachtführer unterscheidet sich auch dadurch von dem Spediteur, dass er die Ausführung übernommen hat und zum Theil auch selbst bewerkstelligt.

Unseres Erachtens bleiben diese Spediteure auch nach dem neuen Handelsgesetzbuch wahre Spediteure. Sie unterscheiden sich nur durch die ihnen auferlegte, dem Delkrederestehen gleiche Garantie von dem gewöhnlichen Spediteur. Dies versteht man um so leichter, wenn man das französische Recht damit vergleicht. Dort haftet jeder Commissionnaire so wie diese besonderen Arten, und dennoch wird es niemandem einfallen, jeden Commissionnaire als Frachtführer zu bezeichnen.

4. Personen, welche dem Spediteur und Commissionnaire de transport in der Haftung ähnlich sind.

§ 8.

a. Der erste Frachtführer und der Commissionnaire chargeur.

Wenn die Beförderung einer Sache über weite Strecken erfolgt, so wird sie gewöhnlich nicht von Einem Frachtführer ausgeführt, sondern von mehreren, von denen der eine die Sache dem anderen übergiebt.[1])

Es ist dann nach deutschem Recht zu unterscheiden, ob der erste Frachtführer die Ausführung des ganzen Transports oder nur die einer Theilstrecke übernommen

---

[1]) Vergl. zu dem Folgenden: Schott, § 349, S 435 ff., und Cosack, § 89.

hat. Hat der Frachtführer nur die Beförderung auf einer Theilstrecke übernommen (Theilfrachtführer), so haftet er auch nur für alles, was auf dieser Strecke geschieht. Es kommt nun häufig vor, dass ein solcher erster Frachtführer für die fernere Strecke selbst einen zweiten Frachtführer auswählen soll. Dann haftet er für dessen Thun wie ein Beauftragter oder wie ein Spediteur, je nachdem er den weiteren Frachtvertrag im Namen seines Absenders oder in eigenem Namen geschlossen hat.

Hat der erste Frachtführer die Beförderung für die ganze Strecke übernommen, so haftet er nach deutschem Recht auch für Alles, was während der Reise passirt, wie ein Frachtführer. Er kann mit oder ohne Wissen die Ausführung des ganzen oder eines Theiles des Transports anderen Frachtführern übertragen. Kontrahirt er mit diesen in eigenem Namen, so heissen sie Unterfrachtführer, und er haftet für sie wie für Gehilfen. Kontrahirt er mit ihnen aber im Namen des Absenders, so bleibt nicht nur seine Haftung für die ganze Strecke erhalten, sondern kraft positiver gesetzlicher Bestimmung werden auch die neuen Frachtführer für die ganze Strecke haftbar, also auch für den vor ihnen liegenden Theil der Strecke.[1]) Als Vertragsabschluss wird die Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbrief durch den zweiten Frachtführer angesehen.

Das deutsche Recht ist hier konsequenter als das französische. Letzteres nennt den ersten Frachtführer Commissionnaire chargeur und lässt ihn wie jeden Commissionnaire für die anderen Frachtführer delcredere

---

1) Vgl. aber die Ausnahme des § 469 H. G. B., nach welchem bei mehreren Eisenbahnen nicht jede Bahn, sondern nur die Anfangsbahn, die letzte Bahn und die, auf welcher der Schaden sich ereignet hat, belangt werden kann. Ebenso Cremer, Vertrag Art. 27.

stehen. Nun schliesst er allerdings mit dritten Personen Verträge über Beförderung ab, und der Versender weiss wohl auch meistens und genehmigt stillschweigend, dass er dies thut. Aber zum Begriff eines wirklichen Commissionnaire fehlt ihm doch die besondere Bezahlung, die Provision, gerade für dieses Abschliessen der Verträge.[1]) Er erhält nichts als die Fracht bezahlt, und das ist auch richtig, da er ja die Beförderung für die ganze Strecke übernommen hat. Ob er nun die Beförderung allein ausführt oder sich weiterer Frachtführer bedient, ist dem Versender vollständig gleich. Darum ist es richtiger, wenn das deutsche Recht ihn einfach als Frachtführer haften lässt. Praktisch hat jedoch diese falsche Bezeichnung des französischen Rechts keine Folgen, weil, wie oben ausgeführt, die Haftung des Commissionnaire dieselbe ist wie die des Voiturier.

Für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr gelten natürlich auch in Frankreich die Regeln des Berner Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890. Dieses hat in Art. 27 die Bestimmungen des deutschen Rechts angenommen, und haftet somit der erste Frachtführer als Frachtführer für die ganze Beförderung.

§ 9.

b. Der Zwischenspediteur.

Nach deutschem Recht haftet der Zwischenspediteur wie jeder Spediteur. Ist der Vertrag zwischen dem

---

[1]) Lyon-Caen (I. No. 862, Note 1) hält eine besondere Bezahlung deshalb nicht für nöthig, weil sich die grossen Transportgesellschaften gegenseitig denselben Dienst erweisen und sich ihre Bemühungen als „commissionnaire“ dadurch ausgleichen. Das mag sein; aber deshalb

Zwischenspediteur und dem ersten Spediteur von dem letzteren in eigenem Namen abgeschlossen, so spielt der erste Spediteur die Rolle des Versenders und der Zwischenspediteur die eines ersten Spediteurs. Der wirkliche Versender hat direct gegen den Zwischenspediteur ebensowenig Rechte wie gegen den Frachtführer.

Hat der erste Spediteur aber mit dem Zwischenspediteur nicht in eigenem Namen kontrahirt, sondern im Namen des Versenders, so haftet der Zwischenspediteur natürlich direkt dem Versender, und letzterer hat also zwei haftpflichtige Spediteure, von denen ihm jeder getrennt von dem andern für die übernommene Verpflichtung einsteht.

Immer aber ist die Haftung des Zwischenspediteurs die eines wirklichen Spediteurs und nicht etwa die eines Bevollmächtigten. Er hat also bei der Besorgung der Zwischenspedition die Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs zu leisten.

Im französischen Recht ist die Haftung des Zwischenspediteurs, Commissionnaire intermédiaire genannt, nicht dieselbe wie die des gewöhnlichen Commissionnaire de transport. Seine Stellung ist bestritten. Die einen wollen ihn in demselben Umfange haften lassen wie den ersten Commissionnaire, d. h. dafür, dass die Waaren in gutem Zustande und rechtzeitig bei dem Empfänger anlangen. Andere wollen ihn nur für die von ihm übernommenen Strecken haften lassen, aber nicht für die vorhergehenden. Die herrschende, auch in der Praxis geltende Ansicht ist aber die, dass er nur zu beweisen hat, „qu'il a bien rempli son mandat". Das ist dieselbe Haftung, die der

---

erhält doch keiner dieser Entrepreneurs von dem Versender etwas, und darum ist auch keiner dem Versender gegenüber ein Commissionnaire.

deutsche Spediteur hat, die Haftung für die Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs.

Offenbar enthält diese herrschende Ansicht eine Abweichung von dem Gesetz. Denn da der Commissionnaire intermédiaire auch Commissionnaire ist, so müsste er auch wie ein solcher haften. Daraus erklärt sich der Widerstand, den die jetzt herrschende Ansicht früher gefunden hat.[1]) Es ist aber gegen die strengere Haftung mit Recht eingewandt worden, dass der Zwischenspediteur, wenn der Transport schnell von statten gehen soll, nicht immer die Zeit hat, sich von der Beschaffenheit der Waare zu überzeugen, und dass man ihm nicht zumuthen kann, die Verantwortlichkeit für Sachen, z. B. Glas, zu übernehmen, von deren Vorhandensein er nichts weiss, zumal er nicht einmal selbst mit dem Versender kontrahirt hat.[2])

---

[1]) So die französische Praxis: Limoges, 12. avril 1861 D. 63. 2. 19. — Nimes, 18. nov. 1865. D. 66. 2. 219. — Réone, 17. janvier 1870 off. Chemins de fer de Lyon D. 72. 1. 168. —

Ebenso die belgische Jurisprudenz: Rheinische Eisenbahn gg. Boulogne Pasicrisie belge 1873. 1. 302. — Lüttich, 22. Mai 1875 ibid. 75. 2. 310. — Belgische Cour de Cassation, 30. janvier 1879.

Ebenso in der Theorie: Alauzet B. 3. n. 1177. — Domengeat, Du Mandat B. 2. n. 1180 ff.

[2]) So die Praxis: C. cass. 18. avril 1831 — 15. avril 1846 — 12. août 1856 bei Sarrut loc. cit. No. 733 S. 445 N. 1 abgedruckt. — 9. Juni 1858 — 28. Juli 1858 — 25. Juni 1873 u. s. w. = Vgl. S. 57. 1. 48. — S. 31. 1. 283. — S. 46. 1. 528. — S. 59. 1. 55. — S. 74. 1. 54. — S. 60. 2. 43. — S. 60. 2. 64. — S. 66. 2. 25. — S. 73. 2. 247. = D. 46. 1. 215. — D. 56. 1. 338. — D. 58. 1. 621. — D. 58. 1. 305. — D. 71. 2. 254.

So die Theorie: Sarrut loc. cit. S. 441—448 (N. 731—737) und die Noten. — Duverdy N. 124 bei Galopin loc. cit. S. 220 ff. abgedruckt. — Galopin loc. cit. S. 224. — Pouget Bd. II. S. 404 ff. — Boistel loc. cit. N. 570. — Lyon-Caen et Renault loc. cit. Bd. I. S. 482 N. 910.

Den Anstoss zu dem Streit über die Haftung des Commissionnaire intermédiaire hat der Unterschied zwischen des avaries intérieures und extérieures, innerlicher und äusserlicher Beschädigung, gegeben. Man sagte, der Zwischenspediteur solle aus den oben angegebenen Gründen nur für die sichtbare äussere Beschädigung haften; denn bei diesen falle die Vermuthung fort, dass er sich von der Beschaffenheit des Gutes nicht habe überzeugen können. Nach deutschem Recht hätte er hierfür schon deswegen zu haften, weil es zur Sorgfalt eines Spediteurs gehört, dass er solche äusseren Beschädigungen bemerkt. Es ist interessant, wie das französische Recht gleichsam von Etappe zu Etappe dazu gekommen ist, den Zwischenspediteur nur für die sorgfältige Ausführung des Mandats haften zu lassen.

Im französischen Recht ist somit der Unterschied wichtig, ob der Versender direkt mit verschiedenen einzelnen Commissionnaires die Verträge abschliesst oder nur mit einem einzigen, den er zum weiteren Abschluss mit den anderen ermächtigt. Denn wenn er nur mit Einem kontrahirt, so haftet ihm auch nur dieser Eine mit der gewöhnlichen grossen Haftung des Commissionnaire de transport, und er hat nur Eine Klage gegen diesen. Hat er dagegen mit Verschiedenen kontrahirt, so haftet ihm jeder von diesen mit der strengen Haftung, und er hat gegen jeden von ihnen eine Klage.

§ 10.

B. Ende der Haftung.

Nach deutschem Recht (§ 414 H. G. B.) verjähren die Ansprüche gegen den Spediteur wegen Verlust, Beschä-

digung oder verspäteter Ablieferung in einem Jahre. Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung mit dem Ablauf des Tages, an dem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des Verlustes oder der Verspätung mit Ablauf des Tages, an dem sie hätte stattfinden müssen. Die Verjährung ist also vollständig ebenso geregelt wie bei dem Frachtführer (§ 439 H. G. B.). Es besteht jedoch insofern ein Unterschied von dem Frachtrecht, als die Ansprüche nicht schon dann erlöschen, wenn der Empfänger das Frachtgut annimmt und die Fracht bezahlt.

Das ist nicht etwa eine Erschwerung der Lage des Spediteurs, so dass er für Ansprüche aufkommen müsste, von denen der Frachtführer durch die Annahme des Gutes befreit ist und die er in Folge dessen nicht mehr gegen ihn geltend machen kann. Denn der Spediteur haftet ja nicht für den Frachtführer und dessen Handlungsweise bei der Ausführung des Transports, sondern nur für die Versendung, nur für sein eigenes Handeln. Sollte sich dennoch in der Praxis ein Fall ergeben, dass der Spediteur durch die Annahme des Gutes sein Regressrecht gegen den Frachtführer verlöre, so hätte er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen einen weiteren Regress gegen diesen nachlässigen Empfänger.

Nach französischem Recht verjähren Klagen gegen den Commissionnaire de transport in fünf Jahren, soweit es nicht Klagen wegen Verlustes, Beschädigung und Verspätung sind. Das ergiebt sich aus art. 108 C. d. C. Denn dieser Artikel spricht nur in seinem zweiten Absatz von dem Commissionnaire, in dem er die übrigen Klagen mit Ausnahme der Klagen wegen Verlustes, Beschädigung und Verspätung behandelt.

Dagegen verjähren diese Klagen wegen Verlust, Beschädigung und Verspätung gegen den Commissionnaire

in derselben Frist wie gegen den Voiturier, nämlich in Einem Jahre.

Dasselbe gilt — abweichend vom deutschen Recht — von dem Verlust der Ansprüche gegen den Voiturier durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht (déchéance).[1]) Denn einmal ist der Commissionnaire ein garant für den Voiturier, folglich kann seine Haftung nur dieselbe sein wie die des Hauptschuldners, des Voiturier. Zweitens wäre er durch die Schuld des Empfängers seines Regresses gegen den Voiturier verlustig gegangen, und folglich hat er eine Einrede gegen ihn.[2])

§ 11.

C. Geltendmachung der Haftung.

Im deutschen Recht haftet dem Versender nur der Spediteur, und dieser nur für die Versendung. Klagen gegen den Frachtführer kann der Versender nicht direkt anstellen, weil der Spediteur in eigenem Namen mit dem Frachtführer den Vertrag geschlossen hat und folglich allein berechtigt ist, gegen den Frachtführer vorzugehen. Es bedarf also, wenn der Versender selbst klagen will, stets einer Abtretung der Klage des Spediteurs an ihn.

---

1) Das französische Recht weicht in diesem Punkte dadurch von dem deutschen Recht ab, dass es dem Empfänger noch eine dreitägige Frist nach der Uebernahme und Bezahlung giebt, in welcher er seine Ansprüche durch einen „acte extrajudiciaire“ (Aufnahme einer öffentlichen Urkunde) oder eingeschriebenen Brief wahren kann. Diese Bestimmung des art. 105 C. d. C. ist durch ein Gesetz vom 11. April 1888 eingeführt; früher war die Bestimmung dieselbe wie im deutschen Recht.

2) D. A. S. No. 291. Vgl. D. 69. 1. 503.

Die Beweislast bei der Klage des Versenders gegen den Spediteur vertheilt sich derart, dass der Versender nur den Abschluss des Vertrages zu beweisen hat, der Spediteur dagegen, dass er bei Erfüllung desselben alle Sorgfalt angewendet hat. Dies war im alten Handelsgesetzbuch in Abs. 2 des Art. 380 besonders bestimmt. Im neuen Handelsgesetzbuch ist diese Bestimmung weggefallen, weil sie sich von selbst versteht.

Im französischen Recht liegen die Verhältnisse zum Theil anders. Der Versender kann dort gegen den Commissionnaire de transport und auch gegen den Voiturier klagen, falls der Commissionnaire den Vertrag au nom d'un commettant geschlossen hat.

Thatsächlich klagt der Versender immer nur gegen den Commissionnaire, weil dieser für den Voiturier oder Entrepreneur verantwortlich ist, ferner weil er einen einfacheren Beweis hat, und schliesslich weil ihm doch immer der Voiturier als Letztverhafteter zu Gebote steht, falls er mit seiner Klage gegen den Commissionnaire, z. B. wegen Zahlungsunfähigkeit, keinen Erfolg haben sollte.

Der Commissionnaire haftet ihm stets, der Voiturier aber nur, wenn der Commissionnaire mit diesem au nom du commettant abgeschlossen hat; anderenfalls kann er ihm die Einrede der mangelnden Aktivlegitimation entgegensetzen.

Der Beweis ist dem Commissionnaire gegenüber leicht. Er hat nur zu beweisen, dass er den Speditionsvertrag mit ihm abgeschlossen hat — der auf rechtzeitige Auslieferung der Waaren in gutem Zustande an dem Bestimmungsort geht — und dass die Waare nicht in gutem Zustande oder gar nicht oder zu spät eingetroffen ist. Dem Voiturier gegenüber ist sein Beweis auch leicht, wenn er es nur mit einem einzigen zu thun hat. Sind

dagegen mehrere Voituriers an der Ausführung betheiligt, so ist die Sache anders als im deutschen Recht. Es haftet nicht jeder der Theilfrachtführer (voituriers intermédiaires) als Sammtfrachtführer für die ganze Strecke. Diese Verpflichtung hat nur der erste Voiturier, der Commissionnaire chargeur. Die anderen dagegen haften nur für ihre Theilstrecke, und vor allem: der Versender muss nicht bloss beweisen, dass der Schaden sich auf seiner Strecke ereignet hat, sondern auch, dass diesen Theilfrachtführer ein Verschulden an diesem Schaden trifft. Denn, wie gesagt, der Voiturier intermédiaire gilt nicht als in einem direkten Vertrage mit dem Versender stehend wie im deutschen Recht, wo er durch Annahme des Frachtbriefes und Gutes in den Vertrag eintritt. (Art. 432 H. G. B.) Weil er in keinem Vertragsverhältnisse zu diesem steht, darum muss der Versender mehr als einen einfachen Vertragsabschluss beweisen; er muss den Schaden und die Schuld nachweisen. Die einzige Ausnahme, die es hiervon giebt, ist der Fall der force majeure, die kraft positiver Gesetzesbestimmung des Code civil art. 1302 stets von dem sich darauf berufenden Schuldner zu beweisen ist.

Schliesslich bewirkt auch das französische Prozessverfahren, dass der Versender lieber den Commissionnaire als den Voiturier verklagt. Denn wenn er gegen den Voiturier allein klagt und er mit der Klage abgewiesen wird, so kann der Commissionnaire seiner zweiten Klage entgegenhalten, dass er nur garant sei für die Verbindlichkeit des Voiturier und dass der Verlust des ersten Prozesses aus irgend welchen Gründen dem Versender zur Last falle.

Klagt er dagegen sogleich gegen den Commissionnaire, so hat dieser ein eigenes Interesse daran, den schuldigen Voiturier vermittelst der Streitverkündung (appel en

garantie) in den Prozess zu ziehen. Der appel en garantie erfolgt durch Erhebung einer weiteren Klage des Commissionnaire gegen den Voiturier.[1]) Der Voiturier muss also dem appel Folge leisten, wenn er dem Versäumnissurtheil entgehen will. Jedenfalls werden beide Prozesse zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden und es ergeht ein Urtheil, in dem Beide, Commissionnaire und Voiturier, verurtheilt werden. Nur ist in diesem Urtheil der Commissionnaire blos „à défaut de" verurtheilt, das heisst, er haftet erst, wenn von dem Hauptschuldner, dem Voiturier, nichts beizutreiben ist. Auf diese Weise wird man beiden Parteien gerecht. Der Versender hat zwei verurtheilte Schuldner, trotzdem er nur eine Klage angestrengt hat, und der Commissionnaire ist vor unnützer Zwangsvollstreckung geschützt.

---

[1]) Code de Procédure civile art. 339.
Cfr. Garsonnet, Procédure civile Bd. II. S. 687 ff.

§ 12.

III. Schlusswort.

Aus Vorsehendem ergiebt sich die Verschiedenheit der Haftpflicht des Spediteurs in dem deutschen und in dem französischen Recht. Wir haben gesehen, dass die Unterschiede zum grössten Theil auf die Verschiedenheiten des Spediteurbegriffes in den beiden Ländern zurückzuführen sind, und es ist daher nur noch nach dem Grunde dieser Verschiedenheit der Begriffe zu fragen.

Die verschiedenartige Stellung des französischen Commissionnaire de transport und des deutschen Spediteurs ist bedingt durch die grossartigen Fortschritte der Transportmittel in der Neuzeit.

Zu Beginn unseres Jahrhunderts war der Begriff des französischen Commissionaire de transport entsprechend den damaligen Verkehrsverbindungen. In jener Zeit, da die Verkehrsmittel sehr primitiv eingerichtet waren, übernahm es der Commissionaire de transport selbst, den Transport auf seinem Packwagen auszuführen oder durch seine Kollegen und Freunde ausführen zu lassen, während er selbst nur allein berechtigt und verpflichtet war. Als nun aber die Transportmittel immer grossartiger wurden, als Eisenbahnen, Dampfbote, die verschiedenartigsten Maschinen aufkamen, da waren alle diese neuen Transportmittel für den Commissionnaire insofern verschlossen, als

er sie mit seinem Vermögen nicht selbst anschaffen konnte; denn es bedurfte für diese neuen Transportmittel eines Vermögens, das niemals Einzelne zusammenbringen konnten und das nur durch Gründung von Aktiengesellschaften zu beschaffen war. Jetzt sank der Commissionnaire de transport zu einem Vermittler zwischen dem Versender und den Personen, die den Transport mit diesen ausgezeichneten Verkehrsmitteln thatsächlich ausführten, herab; was früher beim Commissionnaire de transport oder beim deutschen Spediteur Regel war, das ward nunmehr zur Ausnahme.

Mit Veränderung der thatsächlichen Stellung des Commissionnaire de transport hätte nunmehr aber auch die rechtliche Stellung eine andere werden müssen. Während das französische Recht aber auf dem alten Standpunkt stehen geblieben ist, der naturgemäss grosse Härten für den Commissionnaire de transport mit sich bringen musste, hat das deutsche Handelsgesetzbuch dieser veränderten Stellung des Spediteurs Rechnung getragen: es hat ihn nur als Vermittler behandelt und ihm nur die aus dieser Stellung sich ergebenden Rechte und Pflichten auferlegt.

Litteraturverzeichniss.

de Barandiaran. Du Contrat de transport. Paris 1893.

Burchard. Das Recht der Spedition. Stuttgart 1894.

Cosack. Lehrbuch des Handelsrechts. 4. Auflage. Stuttgart 1898.

Dahn-Bluntschli. Deutsches Privatrecht. 3. Auflage. München 1864.

Dalloz. Recueil des arrêts (annuel).

Dalloz. Répertoire alphabétique. Paris.

Dalloz. Supplément au Répertoire alphabétique. Paris.

Dietz, Lyon-Caen etc. Code de Commerce allemand traduit et annoté. Paris. Imprimerie nationale.

Denkschrift zum Entwurf des neuen deutschen Handelsgesetzbuchs. Amtliche Ausgabe.

Eger. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1894.

Exner. Théorie de la Responsabilité dans le contrat de transport. Uebersetzung des deutschen Werkes: Ueber den Begriff der höheren Gewalt im Transportrecht. Paris 1892.

Feraud-Giraud. Code des transports de marchandises et de voyageurs. Paris 1883.

Galopin. Traité de transports. Paris 1866.

Gareis. Das deutsche Handelsrecht. Berlin.

Grünhut. Mäkler- und Kommissionsgeschäft, in Endemann's Handbuch des Handelsrechts. Bd. III. Leipzig 1865.

Grünhut. Das Recht des Kommissionshandels. Wien 1879.

Kommentare zum Handelsgesetzbuch von Hahn, Makower und Staub.

Le Jolis. Du mandat et de la commission. Paris 1881.

Lyon-Caen et Renault. Précis de droit commercial. Paris 1884.

A. Marchand. De la Responsabilité des Voituriers. Paris 1897.

Pouget. Du transport. Paris 1859.

Protokolle zu dem Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch von 1861.

Sarrut. Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises. Paris 1874.

Schott. Das Transportgeschäft, — in Endemann's Handbuch des Handelsrechts. Bd. III. Leipzig 1865.

Sirey. Recueil des lois et des arrêts. Paris 18 . .

Vincent. Des clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport. Paris, thèse, 1892.

Wauwermans. Le Contrat de transport. Gent 1891.

Lebenslauf.

Der Verfasser ist am 15. Februar 1869 zu Paris als Sohn des Avocat à la Cour d'Appel Jean Pierre Weber geboren und katholischer Religion. Seine erste Ausbildung erhielt er auf dem Lycée Condorcet zu Paris, das er am 16. Juli 1886 mit dem Zeugniss der Reife (Baccalauréat-ès-lettres) verliess. Hierauf studirte er fünf Jahre an der Pariser Universität die Rechte und erwarb die Grade eines bachelier en droit und licencié en droit. Nach Leistung des Eides wurde er im März 1896 als Avocat an den Cour d'Appel zu Paris zugelassen, welche Stellung er noch jetzt bekleidet. Am 26. Mai 1899 erlangte er bei der juristischen Fakultät zu Paris die Doctorwürde. In seinem Militärverhältniss ist er Premier-Lieutenant der Reserve des 141. Infanterie-Regiments (Bataillon alpin).

Er studirte in Breslau Sommer-Semester 1899 und hörte die Vorlesungen der Herren Professoren Dr. Dr. Dahn, Brie, Leonhard, Fischer, Jörs und Beling.

Allen seinen hochverehrten akademischen Lehrern spricht der Verfasser seinen ehrerbietigsten Dank aus.

Thesen.

I.

Die französische Rechtsregel „En fait de meubles possession vaut titre“ statuirt keine plötzliche Verjährung (prescription instantanée).

II.

§ 801 C. P. O. giebt den deutschen Gliedstaaten nicht das Recht, durch Staatsvertrag ausländischen Urtheilen die Vollstreckbarkeit innerhalb des Staatsgebietes ohne Erlass des Vollstreckungsurtheils nach § 722 C. P. O. einzuräumen.

III.

Nur Menschen, welche für eigene Rechnung Process führen, kann das Armenrecht bewilligt werden.

IV.

Die Aufnahme des Erbvertrages in das französische Recht ist nicht zu empfehlen.

V.

Die Einführung des Arrestverfahrens nach deutschem Muster in das französische Processrecht ist ein dringendes Bedürfniss.